

Grosser Gemeinderat, Vorlage

Nr. 1796.1

Volksinitiative "Minitunnel jetzt"

Bericht und Antrag der Bau- und Planungskommission vom 20. April 2004

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Im Namen der Bau- und Planungskommission (BPK) des Grossen Gemeinderates der Stadt Zug erstatte ich Ihnen in obenerwähnter Angelegenheit gemäss den §§ 14 und 20 GSO nachfolgenden Bericht:

1. Ausgangslage

Die Volksinitiative "Minitunnel jetzt" wurde Mitte Dezember 2003 eingereicht und ist ohne jeden Zweifel gültig. Sie verlangt von der Stadt Zug, in Absprache mit dem Kanton ein Vorprojekt für einen so genannten Minitunnel mit den Anschlüssen Artherstrasse/Hofstrasse, Aegeristrasse und Dreiangel/Gotthardstrasse zu erstellen. Die zu Grunde liegende Machbarkeitsstudie vom November 1998 rechnet mit Baukosten von CHF 140 Mio., was geschätzte Kosten von CHF 1.4 Mio. für die geforderte Planung bedeuten. Der Stadtrat ist der Auffassung, der vorgeschlagene Minitunnel genüge nicht und erachtet eine Verlängerung bis zur Gubelstrasse als notwendig. Zudem sei diese Planung eine Aufgabe des Kantons. Deshalb unterbreitet der Stadtrat einen Gegenvorschlag, welcher einen Beitrag von CHF 250'000.-- als Anschubfinanzierung für ein Generelles Projekt eines etappierbaren Stadttunnels vorsieht. Dieser würde also den Minitunnel wie auch die Verlängerung bis zur Ausfahrt Gubelstrasse beinhalten.

2. Ablauf der Kommissionsarbeit

Unsere Kommission behandelte die Vorlage an der ordentlichen Sitzung vom 20. April 2004 in Zehner-Besetzung in Anwesenheit von Stadtrat Dolfi Müller, Stadt-ingenieur Peter Durisin und Bausekretär Hans Stricker. Nach eingehender Diskussion stimmt die BPK dem Bericht und Antrag des Stadtrates mit 5:5 Stimmen und Stichtscheid des Vorsitzenden zu.

3. Erläuterung der Vorlage

Dolfi Müller erklärt, es sei Ziel sowohl der Initiative wie auch des Gegenvorschlags, das Projekt Stadttunnel zu beschleunigen. Anhand der kantonalen Planungsstudie

"Stadttunnel Zug" erläutert Stadtingenieur Peter Durisin die planerischen Zusammenhänge und zeigt anhand von Plänen und Grafiken die Vor- und Nachteile der verschiedenen untersuchten Varianten auf. Die wesentlichen Erkenntnisse sind folgende: Für die Stadt sind sämtliche Anschlüsse, auch jene an der Aegeristrasse und der Gotthardstrasse, von grösster Wichtigkeit. Ohne diese resultiert nur ein geringer Nutzen für die Innenstadt. Der Kanton scheint allerdings eher eine durchgehende, tiefer im Berg liegende Variante zu favorisieren, da diese mit weniger nachbarrechtlichen Problemen verbunden wäre. Zum vorgesehenen und viel kostengünstigeren Bauvorgang "Tagbau" wird festgehalten, dass diese Methode keinesfalls so dramatisch sei wie befürchtet. Nach Erstellung der Spundwände und eines Deckels über dem künftigen Tunnelprofil könne das Gelände wieder hergerichtet und darunter weiter gearbeitet werden. Selbstverständlich sei auch diese Bauweise mit Immissionen verbunden, wie jedes andere Bauvorhaben auch. Jahrelang offenen Baugruben sind nicht zu befürchten.

4. Beratung

Verschiedene skeptische Stimmen befürchten, der Gegenvorschlag sei wirkungslos, da der Kanton wegen Geldmangels sowieso nichts mache und somit auch den städtischen Beitrag nicht abholen werde. Es sei fraglich, ob mit dieser als "Schmiergeld-Angebot" bezeichneten Anschubfinanzierung etwas Positives bewirkt werden könne. Zudem könnten sowohl die Initiative wie der Gegenvorschlag von den übrigen Gemeinden als arrogante Zwängerei empfunden werden. Dem gegenüber wird klar hervorgehoben, dass es seitens der Stadt eine Initiative brauche, um einerseits die Sache zu beschleunigen und andererseits eine Planung zu initiieren, welche der Innenstadt auch wirklich die angestrebte Entlastung bringe, indem sie die notwendigen Anschlüsse vorsehe. Die übrigen Gemeinden seien an einer verbesserten Lebensqualität im Hauptort ihrer Region bestimmt auch interessiert. Ein klares Votum für einen Stadttunnel sei auch ein deutliches Signal für den Kanton, welches nicht einfach ignoriert werden könne. Der Initiative selber werden nur geringe Abstimmungs-Chancen zugemessen.

5. Zusammenfassung

Die BPK empfiehlt die Vorlage im Sinne des Stadtrates zur Annahme.

6. Antrag

Auf die Vorlage sei einzutreten und dem Volk sei ein Gegenvorschlag gemäss dem Antrag des Stadtrates zu unterbreiten.

Zug, 22. April 2004

Für die Bau- und Planungskommission
Urs E. Meier, Kommissions-Vizepräsident